ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor av
AL. DEMETRES

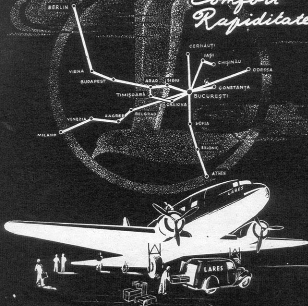
589

ENTUZIASM DUPĂ VICTORIE!

CTOMBRIE 1943
. III. Nr. 50

LEI 20

LINII AERIENE INTERNE și INTERNAȚIONALE 1943



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.
... DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.



Ziua de 25 Octombrie este sărbătoare națională pentru toți românii, fie că aceștia se află în granițele Țării noastre, fie că ei se găsesc pe teritoriile românești, ocupate.

Este ziua de naștere a M. S. Regelui Mihai I, a Aceluia, care înscăunat pe tronul unor străluciți înaintași — ctitorii Munteniei, Moldovei și ai României Mari — pășește azi în fruntea Țării și a glorioasei ei oștiri!

Simbol al sfintei lupte — pe care Neamul întreg o poartă pentru existența și drepturile lui — M. S. Regele sălășluește în sufletele noastre și întregei românimi ce așteaptă cu toată nădejdea — strâns unită în jurul Lui — ziua victoriei, a dreptății, a luminei!

Trăiască Regele!

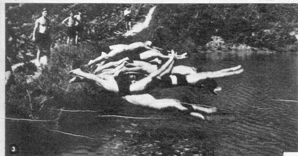
„ARIPI ROMÂNEȘTI"





1. O strângere de mână înainte de decolare: „Noroc la sbor"!
2. Sburătorii unui grup românesc de Stukas (în mijloc: comandantul Grupului) (S. M. P.)
3. O baie în orele libere, la o formație de aviație înaintată (S. M. P.-P. K. Stachelsheid)
4. Un bombardier românesc (foto Dan Stoian)
5. „Efectele" unei misiuni victorioase asupra... avionului. Pilotul teafăr și norocos le cercetează (S. M. P)
6. O gustare și o șuetă între misiuni





7. Poză după misiune (foto Burianu)
8. Bună dispoziție înainte de misiune (foto Dan Stoian)
9. Repaos... (S. M. P.)

ARIPI





2 Cordun[illegible]





9



.. Avioane, bombe şi... toaletă (S. M. P.)

ROMANEŞTI ÎN LUPTĂ

Stoian

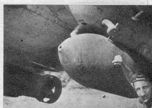


7

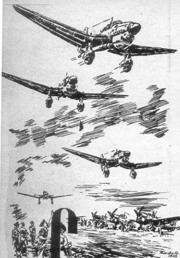


8

Toma Victor Şirbu Alex Stoian Dătu



Bomba şi bombardierul



CRONICA RAZBOIULUI AERIAN

Operațiile aeriene dela 1—15 Octombrie 1943

de ROMULUS SEIȘANU

CEEA ce caracterizează războiul aerian în actuala fază, este, pe de o parte, organizarea atacurilor în formațiuni masive de câteva sute de aparate de către aviația anglo-americană, împotriva obiectivelor civile și militare din interiorul fortăreței europene și în special din Germania occidentală și centrală și pe de altă parte, întărirea apărării aeriene și antiaeriene germane. In asemenea condiții riscurile incursiunilor aeriene massive sporesc, după cum reese din procentajul pierderilor, care dela 10 la sută au trecut la 20 și chiar la 30 la sută. Cum din punctul de vedere tehnic și operativ organizarea raidurilor masive reclamă sforțări și riscuri sporite dacă se fac la distanțe mari și împotriva unui adversar ce dispune de o puternică apărare aeriană și antiaeriană, anglo-americanii organizează raiduri masive în scop terorist la distanțe relativ mici, și cu o protecție mai puternică de vânătoare spre a reduce la minimum pierderile. Totuși, nici aceste raiduri nu sunt scutite de riscuri mari, după cum s'a dovedit și în operațiile aeriene ce s'au desfășurat în ultimele două săptămâni pe frontul aerian din vestul Europei, în cursul cărora pierderile formațiunilor de atac britanice și nord-americane au fost severe, în raport cu cele din trecut.

Germanii au anunțat că dispun de noui mijloace de apărare antiaeriană pentru a asigura în condiții mai bune decât în trecut, orașele și zonele lor industriale, care sunt obiectivele de preferință ale formațiunilor aeriene anglo-nord-americane.

Scopul principal urmărit de comandamentul forțelor aeriene anglo-nordamericane — demoralizarea populațiunii germane prin repetițiunea atacurilor teroriste cu efectele lor distructive, adeseori considerabile — n'a fost atins și nici nu poate fi atins atâta timp cât poporul german este convins că decisiva războiului va interveni pe fronturile principale de luptă și armata sa este hotărîtă să învingă prin toate mijloacele morale și materiale ce le are la dispoziție.

*

In cursul nopții de 7—8 Octombrie un grup de bombardiere grele germane au pătruns în regiunea Londrei și au aruncat bombe, atât în interiorul orașului, cât și în împrejurimi, provocând distrugeri considerabile și incendii pe mari intinderi. După comunicatul britanic publicat în ziua de 9 Octombrie atacul acesta a fost dat de 15 bombardiere grele germane și în cursul lui s'au lansat asupra Londrei 30 de tone de bombe; însă, după ziarele engleze el a avut un caracter înfricoșător prin efectele bombelor explozive și incendiare și prin marile distrugeri ce s'au constatat în toate cartierele capitalei Angliei, — fiind considerat cel mai violent atac din ultimii doi ani.

In cursul acelui atac s'a dovedit că, cu toată puternica organizare a apărării aeriene și antiaeriene britanice, bombardierele grele germane au pătruns în zona Londrei și au îndeplinit misiunea cu minimum de pierderi.

Pe frontul aerian din Europa occidentală și centrală formațiuni puteraice de bombardiere grele anglo-americane au atacat orașe germane și alte obiective din regiunea Mării Baltice.

Atacul aerian împotriva orașului Brema a fost dat de bombardierele grele cu patru motoare nord-americane în plină zi, în formațiuni masive și-în valuri succesive.

Rezistența aeriană germană a fost extrem de puternică și



apărarea antiaeriană germană a doborît numeroase fortărețe sburătoare nord-americane.

In lupte aeriene aviația de vânătoare germană a provocat deasemenea pierderi severe inamicului, cu toate că el a atacat în formații masive de bombardiere protejate de numeroase aparate de vânătoare.

In zilele de 8—11 Octombrie au fost doborîte deasupra Germaniei de vest, în cursul atacurilor aeriene anglo-americane îndreptate împotriva orașelor din această parte, 208 avioane de bombardament în majoritate cu patru motoare, de tipul cel mai nou, ale căror echipagii pierdute au reprezentat un efectiv de cel puțin 2000 de piloți, navigatori, observatori, radiotelegrafiști, mitraliori ș. a.

După datele publicate de generalul nord-american Backer, în atacul masiv din ziua de 8 Octombrie împotriva orașelor germane au luat parte 4000 de aviatori, ceeace reprezintă echipagiile a 400—500 de aparate bombardiere și de vânătoare. Numai apărarea antiaeriană germană a reușit să doboare din numărul total de 400-500 de bombardiere și vânătoare, 107 aparate cu un efectiv de circa 1000 de oameni, — pe lângă celelalte pierderi ce le-au suferit formațiunile anglo-americane în luptele aeriene din partea vânătorilor de noapte germani.

In ziua de 14 Octombrie alte formațiuni aeriene americane în Germania de vest au fost risipite de escadrilele de vânătoare germane, în cât n'au mai putut ataca în masă. Dintr'un grup de bombardiere compus din 25 de aparate, 20 au căzut în flăcări și au făcut explozie. Totalul avioanelor americane doborîte în cursul acelei lupte s'a ridicat la 90. Un alt grup puternic de 250—300 de bombardiere americane, care au atacat orașul Schweinfurt și au cauzat stricăciuni mari în toate cartierele de locuință, au susținut lupte crâncene cu escadrilele de vânătoare germane.

Artileria antiaeriană germană o intervenit și ea în colaborare cu aviația de vânătoare. In cursul acestei lupte, 121 de aparate americane — bombardiere grele cu patru și trei motoare — au fost doborîte.

Forțele aeriene anglo-americane din Africa de nord și din orientul mijlociu au continuat patrularea Mării Egee și au atacat de repetate ori aerodromurile germane și alte obiective militare, sau civile din insulele Creta, Rhodos și celelalte insule din arhipelagul Dodecanez; iar cele din Sicilia și Italia de sud au atacat diferite localități și aerodromuri germane din Italia centrală și de nord și din peninsula balcanică, — între care și Tirana, capitala Albaniei.

Pe frontul oriental, în cursul luptelor grele ce s'au desfășurat în sectorul de sud și central, între Zaporoje-Melitopol, Marea de Azov, dealungul Niprului mijlociu, între Kiev și confluența Pripetului, la nord și sud de Gomel, ca și la vest de Smolensk, aviația germană și cea română în sectorul de sud, au sprijinit continuu trupele de uscat și în lupte aeriene au doborît un număr considerabil de aparate sovietice.

Aviația română din grupul comandat de generalul Gheorghiu, pentru modul exemplar cum și-a îndeplinit grelele sale misiuni pe frontul de sud, a fost citată pe ordin de zi.

S'a remarcat în toate angajamentele aeriene de pe acest front că aviatorii sovietici caută să evite lupta și o acceptă numai când n'au posibilitatea să se degajeze spre a se retrage.

Numeroase escadrile sovietice au fost atacate și risipite înainte de a-și executa misiunile. Numărul aparatelor sovietice doborîte zilnic în toate sectoarele frontului oriental, reprezintă o proporție de 1 la 10 în favoarea aviației de luptă germană.

Intr'o luptă aeriană ce s'a dat în ziua de 14 Octombrie în sectorul central, sovietele au pierdut 102 aparate și germanii numai cinci; iar în sectorul de sud într'o luptă aeriană au căzut 37 de aparate sovietice și numai trei germane, — după rapoartele comandamentului german.

In ultimele două săptămâni activitatea aviației beligeranților pe întregul front oriental a fost favorizată de condiții meteorologice relativ bune.

Pe frontul din Pacific și din Oceanul Indian activitatea aviațiilor nord-americană și japoneză a fost mai mare decât în cursul lunei trecute, în deosebi în spațiile deasupra arhipelagului Salomon și partea de sud-est a insulei Noua Guinee. Un mare raid a executat aviația japoneză împotriva obiectivelor aero-navale britanice din insula Ceylon, dela sudul Indiei, în ziua de 12 Octombrie.

ROMULUS SEIȘANU

Sburători! Revista „Aripi Românești" este publicațiunea glorioaselor voastre fapte de arme. Cei de acasă — pentru liniștea cărora luptați — au dorința și datoria de a vă cunoaște și de a vă păstra în memoria, inima și gândul lor, iar voi obligațiunea de a vă învinge o modestie dăunătoare propagandei ce se face în țară și peste hotare, a contribuției românești în acest războiu sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toți sburătorii care au avut cel puțin o misiune de războiu — o ieșire la inamic nu înseamnă un „fapt divers" — cu rugămintea de a ne trimite la redacție: fotografia, numărul misiunilor executate la inamic, faptele de arme mai importante și decorațiunile de războiu obținute.



Mihai Brâncoveanu

EOCOTENENTUL de rezervă aviator Mihai Brâncoveanu, căzut la datorie pentru Patrie. Pilot de vânătoare de noapte — această categorie de aviaţie pentru practica căreia se cer sburătorului mari calităţi — a fost învins, în timpul unei misiuni de pândă în bezna nopţii, de către acei imponderabili cari încă sunt în luptă cu meseria grea a aviaţiei.

Distins sburător, delicat ca înfăţişare şi purtare, însă brav şi hotărît în îndeplinirea însărcinărilor aeriene de luptă, tânărul Locotenent Brâncoveanu — scoborîtor din spiţa celor cari au ilustrat trecutul ţării româneşti — reuşeşte prin muncă şi dragoste de armă să reprezinte în aviaţie un exemplu şi o nădejde.

Simţind că aripile avionului său vor fi frânte, a ordonat echipajului să se salveze cu paraşuta, el rămânând la comanda pasării de oţel sdrobindu-se de pământ odată cu ea. Şi astfel s'a sfârşit un suflet de ostaş, un om cu înalte însuşiri morale, un strălucit exemplu de abnegaţie care va rămâne deapururi în tradiţia eroicei noastre aviaţii!

D.

Adj. Stg. Frânculesc Dumitr



ERAM în cancelaria escadrilei când s'a prezentat Comandantului: — Inalt, cu fruntea lată, cu pieptul de ostaş hotărît şi cu ochii aceia plini de scânteiri în care parcă citeai ceva depe alte tărâmuri.

Român dintr'o bucată, tânăr, plin de sănătate şi voinţă, a plecat spre Răsărit cu avântul şi voioşia celor ce ştiu să-şi iubească moşia. Era plămădit din lutul bun al celor ce nu voiau să poarte stigmatul ruşinos ce infierează pe acei ce nu-şi pot păstra pământul moştenit dela străbuni.

Primise botezul focului pe cerul dela Stalingrad mânjit de schije, de foc şi de fum, spectacol de o teribilă măreţie, sub care Volga îşi târa apele leneşe şi murdare, îndeplinindu-şi prima misiune într'un fel ce ar fi făcut cinste şi unui pilot călit in multe sboruri la inamic. A fost promovat dintr'odată pilot de elită încredinţându-i-se misiuni dintre cele mai grele, dar pe care întotdeauna le executa cu măestrie.

Lupta din convingere şi sbura din pasiune. Işi văzuse idealul realizat: era pilot de răsboi, stăpân şi conducător al unui avion ce improşca groază, moarte şi distrugere. Era în elementul său. Pericolul era un stimulent şi un balsam pentru surplusul de energie ce ţâşnea din el.

Şi ne-am pomenit aşa de-odată prieteni, iar în serile liniştite, la gura sobei improvizate dintr'un butoi de tablă — care, dacă nu reuşea să încălzească bordeiul, îl umplea în schimb cu prisosinţă cu fum înecăcios — ne povesteam multe şi cu fantezia tinereţii visam multe.

Dar într'o zi, secera nemiloasă a morţii a cărei prezenţă o simţi deîndată ce înfruntând toate legile firii, te-ai încumetat să te deslipeşti de pământ, pentru a te înălţa spre astri, a rupt prea de vreme un fir de viaţă ce abea începuse să se depene. Poveştile au rămas, dar visurile s'au năruit, aşa cum însuşi autorul lor se năruise luând cu el şi copilăria mea, căci din ceasul acela am aflat ce este viaţa şi cât de hâd e îngerul morţii.

Două campanii şi rana cu care m'am ales dintr'o misiune m'au învăţat să încleştez pumnii şi să strâng dinţii atunci când durerea e mare şi totuşi n'am putut strivi sub geană lacrima ce pornise, când pe un pat de spital, am aflat că **„Puştiul"**, prâslea escadrilei noastre, a căzut împreună cu pasărea măiastră pe care a îndrăgit-o şi ale cărei sfărâmături le-a sfinţit cu sângele său tânăr şi cald.

A murit aşa cum mor aviatorii, prăvălindu-se într'o zi de iarnă, cu aripile frânte într'o misiune de răsboi, înfrăţit cu avionul, de manşa căruia îşi legase viaţa şi cu echipajul ce nu mai putea fi salvat. Dar a căzut după ce toate bombele şi-au atins ţinta, având satisfacţia supremă a datoriei împlinită cu prisosinţă.

Mormânt i-a fost un petec din nesfârşita stepă rusească, giulgiu linţoliul imaculat de zăpadă şi preot soarele ce şi-a trimis o rază furişată printre norii cenuşii şi groşi ce acopereau cerul iernatec.

Moarte de erou ce sapă pentru veşnicie urmele amintirei în inimile de granit ale celor ce ştiu ce înseamnă lupta şi pot să o preţuiască.

Serg. av. LEITNER ALEXANDRU
Dintr'o Flotilă de Bombardament

MISIUNI LA INAMIC!



Cititorul — mă refer la acel care nu este sburător sau nu prea a avut un susținut contact cu aviația — a auzit destul de des aceste trei cuvinte, fără a avea putința să aprecieze cum se cuvine ceea ce reprezintă ca activitate de războiu „misiunea aeriană"

De multe ori, la citirea sau la auzul că X sburător are la activul său peste 300 „ieșiri" la inamic — ceea ce reprezintă tot atâtea misiuni — s'ar putea interpreta, cu bună credință desigur, că o misiune la inamic este un fapt simplu și comod, impresionant nefiind decât doborirea de avioane inamice sau faptele excepționale care se citează în comunicate.

Nu! O misiune aeriană la inamic, în cadrul acestui războiu „modern" — de totală distrugere — în care mașinile și armamentul de bord și antiaerian au ajuns la o mare perfecțiune și preciziune, nu înseamnă un lucru de nimic sau un fapt divers și *nimeni* nu are dreptul să-l bagatelizeze, chiar dacă sburătorul, din anumite împrejurări, nu a fost în măsură să înnumere — desigur într'un timp potrivit — decât numai „câteva"!

Trebue să înțelegem și să ne dăm seama de consumul de energie și de nervi — consecința unei răspunderi și a unei atenții încordate — pe care tânărul sburător îl desfășoară într'o singură misiune la inamic!

De priceperea și de ochii lui, de ceea ce el poate să vadă, dar mai ales de ceea ce *trebuie* să vadă și de informația pe care o culege, depinde soarta — de multe ori — chiar a unei întregi bătălii. In cadrul unui timp care variază de multe ori dela una până la trei, ades chiar patru ore — cât durează de exemplu sborul unei formațiuni de bombardament greu sau recunoașterei îndepărtate — sburătorul trebuie nu numai să execute întocmai ce i s'a ordonat dela pământ, dar în acelaș timp să și conducă cu toată măestria avionul la destinație, să lupte în aer cu vânătorul aerian inamic sau să se păzească de tirul — atât de precis azi — al artileriei antiaeriene inamice, ambii neavând alt țel decât pe acela al doboririi lui! Fără a pierde un moment scopul inițial al misiunei, sburătorul trebuie să primească lupta sau să se apere, cu dorința aprigă de a învinge, dar și cu perspectiva, poate, de a fi învins!

Asemenea grele, obositoare dar sublime misiuni, sburătorii noștri execută de mai multe ori în aceeași zi, fie că cerul e senin, strălucitor, fie că timpul este mohorât, întunecos sau vijelios.

Unii se întorc victorioși, cu misiunea îndeplinită — o victorie nu înseamnă numai doboriri de avioane inamice — alții sunt poate doborîți de inamic sau pulverizați în aer... Războiul cere sacrificii nației care vrea să trăiască cu cinste, stăpână pe existența și drepturile ei.

Faptul că sburătorii noștri, pe care i-am văzut în timpul acestei întețite ofensive bolșevice, vin și pleacă în misiune cu aerul cel mai natural din lume, se datorește elanului, caracterului, tradiției și educației speciale în care au crescut din momentul în care au prins aripi! Aceasta nu înseamnă — la tinerețea lor — că viața tihnită, de care cu toții sperăm că ne vom bucura după acest groaznic masacru, nu reprezintă pentru ei nici un fel de bun!

Desigur, datoria lor de bărbați este să lupte azi cu toată înverșunarea și dorul de a învinge un dușman care nu are alt gând decât de a ne distruge și desființa, iar datoria noastră, a tuturor celor dinapoi este de a fi uniți într'un singur ideal: ***ROMÂNIA***, admirând, respectând și închinându-ne în fața celor ce luptă și se jertfesc pentru ea!

O misiune la inamic înseamnă de multe ori viața unor oameni, jertfită pentru noi!...

Comandor av. AL. DEMETRESCU

SCRUTATORI

AVIAŢIA română a cunoscut din nou zilele trecute, o nouă şi strălucită victorie, înregistrată, acolo, în răsăritul roşu, alături de camarazii germani.

Intr'un atac masiv, efectuat în ziua de 26 Septembrie, avioane germane de bombardament au distrus complet un aerodrom sovietic în care se îngrămădiseră zeci de avioane bolşevice surprinse în chiar clipa pornirii în misiune. S'a reuşit astfel, încă odată să se neutralizeze o acţiune bolşevică îndreptată împotriva comunicaţiilor şi aprovizionărilor germane şi să le distrugă complet 21 de aparate sovietice, iar alte 20 să fie făcute improprii sborului.

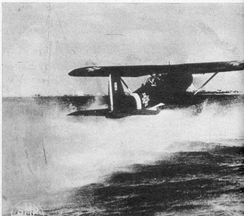
Biruinţa aceasta revine însă în mare măsură echipagiilor române de recunoaştere, care într'o perfectă colaborare cu aviaţia aliată de luptă, au adus partea lor de contribuţie victoriei bombardamentelor.

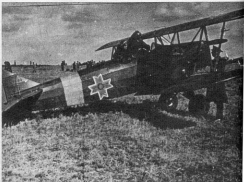
Ce reprezintă pentru întregul aparat al aviaţiei aceste formaţiuni de recunoaştere care corespund unei cârme de navă, o ştiu numai acei care-şi frământă existenţa în lumea sborului. Căci pe cât sunt de multiple şi de variate acţiunile întreprinse de luptătorii văzduhului, pe atât este de complex aparatul aviaţiei. Sunt echipajii care acţionează în aparenţă separat, cele de vânătoare, de recunoaştere, bombardierele, dar care sunt în realitate nervii aceluiaşi trup. Da, ceeace înseamnă pentru nâvi cârma, înseamnă pentru aviaţie echipagiile de recunoaştere. Misiunea lor, de scrutători, de Arguşi vigilenţi, este a cârmaciului care-şi conduce corabia spre ţintă.

Fără indicaţiile lor, fără preciziile şi continua luptă de pătrundere în dosul frontului inamic, de strecurare pe deasupra duşmanului veşnic în pândă, de descoperirea locurilor în care vrăjmaşul s'a strâns în aşteptarea momentului de năvală către liniile noastre, nu s'ar putea nimic realiza.

Fotografiile şi informaţiile culese de „Recunoaştere", ceas cu ceas, zi cu zi, formează imaginea clară a întregului teren inamic, busola precisă după care se orientează aviaţia de luptă şi bombardament cât şi comandamentele terestre.

Biruinţa din ziua de 26 Septembrie este în primul rând biruinţa aviaţiei române de recunoaştere. Un omagiu pentru toţi scrutătorii văzduhului...





VĂZDUHULUI

„cei dela recunoaştere"

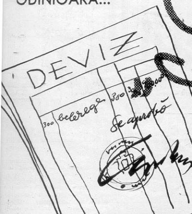








ODINIOARĂ...



CHESTIUNEA „Beleregelor" în Aeronautică a constituit o problemă foarte gravă, care a dat mult de lucru organelor tehnice însărcinate cu alcătuirea devizelor de reparaţiuni, pe vremuri, — cu mult înainte de războiu — cu ocazia introducerii unor avioane streine în aviaţia noastră.

Avioanele sosite, după ce fuseseră puţin „cam sburate", prezentau urgentă nevoie de unele revizuiri şi înlocuiri de piese.

In acest scop s'au dat ordine de întocmirea unor devize în care să se prevadă toate nevoile, calculându-se şi sumele necesare, stabilite la preţul pieţei noastre.

Potrivit acestor ordine, unul din Parcuri a întocmit un deviz complet care prevedea, în amănunt, tot necesarul reparării şi punerii la punct a „nouvenitului" material.

Intre alte denumiri de piese, Comandantul citeşte şi următorul articol:

BELEREGE:

Cantitatea: 300
Preţ unitar: 3000
Total: 300 × 3000 = 900.000

— Ce sunt astea, belerege, domnule?

Ajutorul, care verificase devizul, se uită încă odată atent la coloana cu pricina şi... explică:

— Sunt nişte piese în legătură cu axele de came la avioanele astea care au sosit acum.

— De ce nu le scrieţi româneşte?

— Au fost trecute, probabil, după albumele de piese originale... ştiţi ca să nu se încurce reperele pieselor din indicative.

SE APROBĂ

Se pune ştampila şi... „la ordinul D-vs Nr. am onoare a înainta alăturatul deviz, etc. etc."

Devizul merge mai departe şi scena se repetă din nou:

— Pentru ce au cerut ăştia beleregele, domnule?

— Pentru reparaţia avioanelor care au sosit acuma, ştiţi, în urma ordinului transmis de noi.

— Şi este nevoie de 300 de belerege?

— Da, s'au calculat, probabil, pentru tot stocul repartizat unităţii şi ăştia au 30 de avioane, adică 10 belerege de avion.

SE APROBĂ

...la ordinul D-vs. Nr. am onoare a înainta alăturatul deviz pentru reparaţia, etc. etc.

Beleregele îşi iau sborul odată cu filele şi filiera îşi urmează drumul ei fatidic:

— Belerege?

— Da, s'au prevăzut 300 de belerege...

— Bine, bine... dar ce astea costă 3000 de lei bucata?

— Cred că preţul de cost s'a socotit după preţul actual al pieţei... trebue să vedem!

— Piaţă-piaţă, dar prea scump... 3000 de lei o Belerege... Beleregă... Belereagă... ce dracu e asta Belereagă, domnule?

— Sunt piese care trebuesc lucrate, probabil cu atenţie, la freză... în felul „pinioanelor", dacă sunt ele aşa scumpe! Bun!

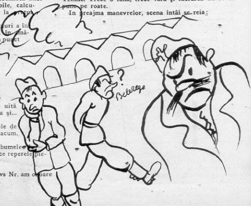
SE APROBĂ

„... La Nr. cu onoare se înapoiază alăturatul *deviz aprobat la suma de lei... etc. etc."*

. . . .

Devizul s'a întors de mult şi beleregele dorm fericite între file, în elegantul sertar al cartonierei Serviciului Tehnic. Trece o lună, trece vara şi lucrarea nu se mai pune pe roate.

In preajma manevrelor, scena întâi se reia:



erege

• CONST. ARGEŞANU

— Aţi procurat, domnule, materialul pentru avioanele alea?

— Da, s'a procurat...

— Şi pentru ce nu se începe?

— ... afară de Belerege!

— Pentru ce n'aţi cumpărat şi Belerege?

— ! ! !

— ... s'au dat 900.000 de lei pentru Belerege... unde sunt Beleregele?

— D-le comandor, să vă spun cinstit... habar n'am ce sunt alea Belerege.

— Păi... cine a făcut devizul?

— Şeful Serviciului Tehnic, Căpitanul Mecanic Pezeleanu.

— Să vie Pezeleanu încoace.

„Beleregele“ tresar din capitolul respectiv din deviz şi încep să se mişte neliniştite.

— Am onoare să vă salut!

— Ce sunt astea, Belerege, domnule?

— Nu ştiu, D-le Comandor.

— Cum nu ştii, domnule, cine a făcut devizul?

— Eu l-am făcut!

— De ce ai trecut Beleregele dacă nu ştii ce sunt, sau de ce n'ai întrebat pe cineva care să-ţi spună ce sunt alea?

— D-le Comandor, eu am făcut devizul după notele şefilor de ateliere... Beleregele au fost date dela Secţia de Motoare.

— Cine a făcut nota de materiale?

— Maistrul Principal Toloacă.

— Cheamă-l imediat!

In deviz suma de lei 900.000 stă subliniată cu o enormă dungă roşie şi surâde ca o femee răutăcioasă şi cochetă:

— Să trăiţi!

— Ce sunt astea, Maistre, Belerege?

— Nu ştiu, D-le Comandor!

— Cum nu ştii, mă? N'ai dat tu nota de materiale dela Secţia de Motoare?

— Ba eu.

— N'ai trecut tu 300 de Belerege a 3000 de lei bucata?

— N'am trecut, D-le Comandor!

— Adu, domnule, nota dela Secţia de Motoare.

Şeful Serviciului Tehnic aduce nota anexată la copia după deviz şi interogatoriul urmează:

— Cine a scris nota asta Maistre?

— Eu am scris-o, D-le Comandor.

— A cui este semnătura, Maistre?

— A mea, D-le Comandor.

— Scrie aicea Belerege, Maistre?

— ! ! !

— Scrie 300 de bucăţi, Maistre?

— ! ! !

— Scrie 3000 de lei, Maistre?

— ! ! !

— Ce mai spui... nu spui nimic?

— Să trăiţi, D-le Coman...

— Scrie ori nu scrie?

— ... D-le...

— Băă, eu te întreb, scrie, ori nu scrie: Be-le-re-ge?

— Nu scrie, să trăiţi!

— Cum nu scrie, mă măgarule? Citeşte ici, negru pe alb, ce scrie?

— Scrie... B-el-ciu-ge.

— Cum, mă?

— Scrie 300 de... *belciuge*, să trăiţi!

— ... şi 3000 de lei?

— ... 3 lei, dar am scris eu „lei“ ca pe zeruri, că nu prea scriu bine şi D-l Căpitan a trecut 3000 că n'a înţeles. Pe nota mea scrie 300 de belciuge a 3 lei bucata. Ştiu şi eu cine a făcut socotelile, de-a scos atâtea parale?

. . . .

— Ce ne facem, domnule, cu belciugele, că ne-au aprobat 900.000 de lei numai... belerege.



— Eu zic să raportăm că...

— Ce să raportezi, că a scris ăla belerege în loc de belciuge şi am fost toţi nişte beleregi?

Ajutorul intervine împăciuitor:

— Deducem suma din deviz şi facem reparaţiile fără astea... belciuge, iar suma o vărsăm, ori cerem aprobarea pentru alt deviz.

„... la ordinul Nr.... să binevoiţi a aproba deducerea sumei... 900.000 de lei mai puţin, întrucât la demontarea şi revizia în amănunţime s'a constatat că nu este nevoie de înlocuirea BELEREGELOR.

Rugându-vă să binevoiţi a decide“,

Astfel a dispărut din registrele de materiale ale aviaţiei un articol preţios, fiind înlocuit cu unul banal — belciuge — un fel de „SINE NOMINE VULGUS“, cum i-ar spune Horaţiu dacă ar trăi şi ar fi aviator.

CONST. ARGEŞANU




...erodrom tinerii planorişti ...teaptă rândul de sbor. (...I.P.—P.K. Stachelscheid)



Sborul fără MOTOR

IN primele începuturi ale desvoltării sborului fără motor, nimeni nu şi-a putut închipui ce mijloc ideal de educaţie şi selecţie, va deveni în viitor pentru aviaţie.

Experienţa ulterioară a dovedit că piloţii planorişti cari au un antrenament în sborul fără motor, învaţă foarte repede sborul cu motor, iar noţiunile şi aptitudinile dobândite în sborul fără motor sunt de mare folos în sborul cu motor. Trebue să precizăm dela început, că niciodată instrucţia preaviatică nu ar fi putut să fie practicată pe o scară atât de întinsă, dacă nu ar fi avut la îndemână sborul fără motor. Planorismul dă posibilitatea ca practica sborului să se execute ori unde; deoarece sborurile fără motor nu necesită aerodroame întinse de aviaţie, sau instalaţii tehnice speciale; aşa încât orice regiune poate să aibă terenuri de sbor fără motor.

Mijloacele financiare necesare practicei sborului fără motor sunt atât de mici, în comparaţie cu ale sborului cu motor, încât raportate la rezultatele obţinute, ele apar cu totul neînsemnate; aceasta, pentrucă planorismul foloseşte pentru efectuarea sborurilor sale, numai energiile naturale. Soarele, vântul, nourii, furtunile sunt prietenii sborului fără motor.

Acolo în raiul nourilor şi în măreţia văzduhului, planorismul se înfrăţeşte cu natura.

Materialul de sbor, folosit în instrucţia sborului fără motor, este foarte ieftin şi uşor de construit, în comparaţie cu avioanele de şcoală folosite în sborul cu motor. Aceste planoare, mai ales cele folosite în prima perioadă a instrucţiei, pot fi construite chiar de elevi în atelierele şcolilor de meserii — sub supravegherea unui maestru — care trebue însă să aibă şi puţină practică în sborul fără motor.




Domnul Ministru al aerului — General Gh. Jienescu — în mijlocul tinerilor planorişti. (S.M.P.)

Trebue de asemenea să arătăm, că dorul de a sbura, care palpită în fiecare tânăr trebue să-i fie satisfăcut cât mai de timpuriu posibil, dacă voim ca tânărul să fie câştigat cu trupul şi sufletul pentru aviaţie; iar unicul mijloc de a-i realiza acest vis la această vârstă, nu poate fi altul decât sborul fără motor.

Dar ceeace este hotărîtor în aprecierea sborului fără motor sunt valorile sale educative.

Ele hotărăsc dacă şi în ce măsură trebue să fie instruit planoristul şi în sborul cu motor.

Aci, în sborul fără motor, tânărul îşi încearcă mereu curajul, căci elevul acţionează dela început singur aparatul său. Instructorul îi dă numai indicaţiuni ce trebue să facă înainte ca acesta să-şi ia sborul.

Să căutăm să observăm figura unui tânăr care este aşezat pentru prima dată în planor, legat în centuri şi cu casca de sbor în cap. Vom vedea la el atenţia sa încordată ce se desenează pe chipul său fraged, care ne dovedeşte cu câtă preocupare urmăreşte tânărul operaţiunile preliminare decolării, clipa pe care a dorit-o atât de mult, a cărei noutate trezeşte într'nsul senzaţii necunoscute, cari se amestecă sub forma unui amalgam de încredere, de aşteptare, de noui întâmplări şi în acelaş timp a unei slabe ezitări. După primele salturi ca de lăcustă, se înalţă tot mai sus, face viraje, ca apoi să plutească spre nouri şi în liniştea măreaţă a văzduhului.

Instrucţia sborului executată în planorism, are astfel suficiente ocazii să studieze şi să hotărască asupra fiecărui elev în parte, dacă posedă calităţi de sburător şi înainte de toate, dacă natura l-a înzestrat cu acel simţ al sborului de calitate.

Datorită faptului că elevul este dela început lăsat să se bazeze numai pe sine însuşi, face ca în primul moment să se obişnuiască a gândi şi reacţiona singur.

El învaţă nu numai să sboare, dar să aprofundeze condiţiile atmosferice, să le întrebuinţeze din punct de vedere al sborului (sborul plutit). Aceste cunoştinţe îi vor fi de foarte mult folos mai târziu, în sborul cu motor.

Un alt mare avantagiu al planorismului îl constatăm în faptul că elevii sunt obişnuiţi încă de timpuriu cu disciplina şi cu prescripţiunile de circulaţie aeriană.

Şi dacă ne gândim numai la admiraţia mereu crescândă a tinerilor planorişti — pentru aviaţie, putem spune că sborul fără motor şi-a atins scopul.

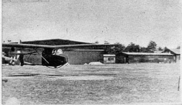
Astfel instrucţia preaviatică alege sburătorii de elită, pe acei dotaţi dela natură, cu acel simţ al sborului.

Aceasta pentrucă arta de a sbura nu i-a fost dăruită omului dela natură. Nu întotdeauna un tânăr are talentul să se mişte nestingherit şi sigur cu un avion, aşa după cum ar face-o într'un vehicul oarecare pe pământ. Ori aceasta este calitatea de bază, pentru a fi sburător; căci numai cel ce este obişnuit cu aerul este în măsură să-şi îndeplinească cu uşurinţă misiunile ce se cer azi personalului navigant, pentru materialul de sbor modern.

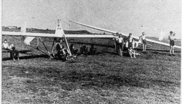
In concluzie:

Astăzi, toate statele cari doresc să aibă o aviaţie puternică şi modernă trebue să-şi dirijeze toate sforţările pentru a alege pe toţi acei pe cari natura i-a înzestrat cu calităţi de sburător. Şi mijlocul ideal de a alege pe aceştia s'a confirmat că este sborul fără motor.

Cpt. av. PETRU MIRCEA



Aterizare...



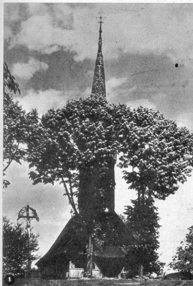
Comenzile se execută întâi la pământ.
(S.M.P.—P.K. Stachelscheid)



Pe un câmp al şcoalelor T.A.R. şedinţele practice de sbor fără motor.
(S.M.P.—P.K. Stachelscheid)



în timpul liber elevii fac exerciţii fizice.
(S.M.P.—P.K. Stachelscheid)









ewendal: „Smăul satului"

Loewendal: „16 ani"

Loewendal: „In refugiu"

Loewendal: „Care pe care..."

Loe





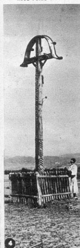






ȚARA NOASTRĂ

1. Biserica de lemn din Remetea
2. O casă de adăpost în Bucegi
3. București .
4. Troiță în Ardeal
5. Loewendal : Mânăstirea Putna



4





Loewendal: „Matroana daco-romană"



Loewendal: „Pârcălabul"



Slt. Firoescu TITUS

„SUFLET

IARNA trecută venise cu troiene mari, cu ger cumplit, cu viscol şi cu puhoiul acela al hoardelor bolşevice care trebuia cu orice preţ stăvilit.

Escadrila de Vânătoare a cpt. Alex. Şerbănescu şi tot Grupul mixt al cpt. C-dorului N. I. trebuia să ridice, aci, bariere vii în calea năvălitorilor. Omul se depăşia în faţa vitregelor forţe ale naturii şi ale războiului, — şi toată viaţa, cât o mai simţeau vie în jurul lor, băeţii aceştia extraordinari ai Grupului mixt dela R., lupta să se păstreze trează, să n'o prindă somnul şi oboseala rece a îngheţului.

Intre ei, slt. Firoescu era cel mai bogat la suflet. Fostul său comandant, cpt. Alex. Şerbănescu îl caracterizează astfel:

— „Era cel mai bun dintre noi, un caracter de elită, un suflet de aur, un om şi jumătate".

Cu o cultură aleasă, student sârguincios al Facultăţii de filosofie, băiatul acesta mărunt la statură, cu o sensibilitate adolescentă, dar energic şi de un curaj fără margini, devenise cel mai iubit camarad al escadrilei sale. In pumnul acesta de om era concentrată atâta forţă, atât elan şi era atât de viforos la bătălie, pe cât era de dăruit la minte de Dumnezeu, că atacurile lui la mică înălţime împotriva coloanelor sau a bateriilor bolşevice aveau ceva din majestatea cu care şoimul spintecă văzduhul şi atacă.

Era la a 60-a lui misiune, avea 2 victorii aeriene şi decola în ultima lui misiune, la 14 Ianuarie 1942, pe un ger de minus 26 grade, la 2 după amiazi.

Un vânt hain, tăios, aspru ca un glaspapier se svârlea din spre stepa îngheţată şi parcă vrea să rupă priporii avionului slt.-ului Firoescu...

Misiunea era de vânătoare liberă combinată cu recunoaştere, în care celula slt. Firoescu — adj. Mucenica trebuia să stabilească direcţiile de efort ale ruşilor şi să atace la sol, cu armele de bord.

Sburau la mică înălţime pe sub un cer vânăt, cadaveric, ajungând deasupra localităţii Susatzki la 30 Km. Est de Don şi cam la 100 Km. Nord-Est de Rostov. Aci au dat peste o aglomeraţie mare de trupe, tancuri şi baterii inamice.

— Pe ei, frate Mucenica!

— Pe ei, Domnule sublocotenent!

Au atacat astfel, de 13 ori, luând şoseaua în lung şi mitraliind trupe, tancuri, camioane, sănii... Era un

DE AUR"

Adj. Mucenica (stânga) alături de Cpt. Şerbănescu şi Lt. Greceanu

spectacol de înaltă tensiune, iadul acela de proectile prin care cele două avioane româneşti treceau ca săgeata incendiind tancuri, răsturnând camioane şi svârlind oamenii în şanţurile unde aceştia, înspăimântaţi, se îngropau în zăpadă ca să se camufleze.

Dar, la al 14-lea atac, slt. Firoescu a fost lovit în motor şi în radiatoarele de apă. Avionul pierdea din înălţime şi pilotul a fost nevoit să-l pună pe burtă, la 8 Km. Vest de Susatzki, localitate pe care o atacase de 13 ori.

Adj. Mucenica sbura neconenit în jurul său, făcându-i protecţie, cu atenţia încordată la tot ce se petrecea. L-a văzut pe şeful său de celulă când a ieşit din carlingă; a virat în jurul lui în rotocoale strânse, a încercat să aterizeze, dar terenul avea dâmburi multe şi dese sub zăpada înaltă care le acoperea.

De trei ori a încercat să aterizeze, de trei ori i s'a proptit în drum slt. Firoescu, făcându-i cu batista semn şi dându-i ordin să plece.

Comandantul şi camaradul din acest brav sburător înţelesese situaţia *definitivă* în care se afla, îşi da seama că nu mai putea fi salvat şi că o aterizare fericită era exclusă, deci nu trebuia să cadă doi în mâinile bolşevicilor.

Adj. Mucenica, cu lacrimile în ochi, a încercat să-l facă să înţeleagă că vor veni să-l caute. Slt. Firoescu se proptise drept în zăpadă şi, mic cât era, îi păru cât un uriaş de jertfă, camaradului său care se repezia ca un uliu să răzbune soarta comandantului, la întoarcere spre Rostov.

Câmpul era alb şi un deşert de zăpadă se întindea până la Don. Numai peste el ar mai fi putut să-şi facă pârtie slt. Firoescu, fiindcă şoselele erau controlate de bolşevici.

Au plecat camarazii lui din escadrila cpt. Alex. Şerbănescu să-l caute, conduşi de adj. Mucenica. Zece zile în şir. Zece zile grele de suferinţă pentru toţi camarazii săi cari sburau peste locul unde aterizase. Zece zile în care, avionul camaradului cu „suflet de aur" sta ca o strajă neagră în deşertul alb unde aterizase.

In jurul său urme de paşi prin zăpadă, urme multe şi concentrice...

Haitele prinseseră urma sburătorului cu „suflet de aur" şi-l încolţiseră.

Numai avionul cu motorul stins şi radiatoarele sparte îngheţase în gerul acestei pustietăţi albe, indicator tragic pentru sburătorii escadrilei cpt. Alex. Şerbănescu.., Şi cum dădeau cu ochii de el, se svârleau ca urgiile peste coloanele sovietice, însemnând cu sângele acestora imaculatul deşert de zăpadă unde dispăruse slt. Firoescu, sburătorul cu suflet de aur...

ION BĂLEANU


Decorarea adj. Mucenica Ioan cu „Crucea de fier"



Planând deasupra dealurilor, munţilor, pădurilor...



EROMODELELE — mici maşini sburătoare care pot fi atât de bine asemuite cu pasările cerului — cărora constructorii lor, de cele mai multe ori un înger de copil, le-a furat secretul dumnezeesc al săgetării văzduhului — constituesc pentru tineret marea atracţie.

Poarta pe care intră în Aviaţie.

O poartă vrăjită de basm.

O poartă care dacă se lasă deschisă şi trecută va arăta copilului de astăzi drumul pe care-l va avea de urmat mâine şi care-l va duce la gloria aripilor.

Intr'adevăr, dacă sborul aeromodelelor provoacă entuziasm — dacă bucuria copiilor este contopită în dragostea celor mai în vârstă — aeromodelismul este şi piatra de încercare.

De altfel, deşi în aparenţă simplu, aeromodelismul este puţin mai greu — nu într'atât însă ca să nu poată fi biruit de tinereţe.

Spun că-i oarecum greu, fiindcă el nu se reduce la lansarea micilor maşini, la întrecerile dintre ele — ci şi la studiul unor regule de sbor, la studiul în mare, al aviaţiei însăşi.

Eu — mărturisesc cinstit — am stimă pentru un aeromodelist.

Pentru mine copilul acesta a încetat de mult de a mai avea mintea fragedă când te gândeşti să cumperi din economiile tale zaharicale şi covrigei împletiţi.

INCHINACIUNE MARE CON



Atenţiune! Incă un moment şi aeromodelul va decola pentru un raid de lungă durată



Aeromodelul despică aerul întocmai ca un autentic avion de vânătoare



Dormitoarele şcoalelor T. A. sunt spaţioase şi pline de lu

Aeromodelistul este un om mare. El deține secrete pe care — dacă ai vreme să le asculți — vei termina prin a te minuna cum de au încăput în capul lui mic și buclat...

Dar așa-i și firesc.

El este cineva. Un constructor!

Iată, zilele trecute, mi s'a întâmplat ca la ieșirea din București cu o mașină să ajung o camionetă încărcată cu copilași, fiecare purtând în mână și ținându-l în sus, ca să nu se lovească, să nu se strice, aeromodelul lui. Fiindcă aveam încă timp, nu mi-am mai urmat drumul și am oprit și eu lângă camioneta cu vraci, la câțiva kilometri lângă Capitală.

Disciplinați — și aceasta mi-a plăcut — s'au dat cu toții jos îndreptându-se spre un mal de deal. Am luat-o și eu într'acolo ajungând din urmă un... „mare" constructor, care rămăsese de grămadă, încurcându-se în aripile modelului său.

L-am întrebat dacă are loc vreun concurs și mi-a răspuns bățos — atât cât îi îngăduiau centimetrii înălțimei — că deocamdată facem doar proba... mașinilor!

Mașini!?

Auzi!... Să-mi mai spună mie pilotul X ori Comandorul Y c'a mers cu o mașină Messerschmidt sau mai știu eu ce!

Uite aici probe de mașini, variație de construcție!..

Copiii aceștia știau mai multă aviație decât mine care sburasem de atâtea ori — întotdeauna ca pasager.

Știau pentru ei că înainte de a-și construi micile lor aparate trebue să învețe principiile sborului. Ei cunosc legile naturii și secretele furate de om dela Icar până astăzi.

Ei știu atâtea.

Ca să faci o astfel de mașină sburătoare — o autentică gânganie pe lângă uriașul avion de pasageri ori transport — trebuie să știi — și încă bine — regulele de sbor. Apoi, îți trebuie îndemânare în construcție, perseverență. Ai făcut un aeromodel. Este frumos ca'nfățișare, dar... ce-i tocmai esențial: nu sboară! Ori, nu sboară bine! Atunci trebuie să-l „bagi la revizie". Să-l cercetezi. Să aplici legea pe care ai nesocotit-o atunci când l-ai conceput ori când l-ai construit.

Un aeromodelist este pe cât de îndrăgostit de aviație, pe atât de disciplinat.

El are și disciplina interioară, dar și pe aceea a lucrului.

El știe că numai astfel va învinge.

Că numai astfel va schimba micul lui motor cu unul mare — mare de tot — pe care-l va conduce peste ape, pământ și nori pentru gloria aripilor țării sale.

Și când acestea sunt preocupările și gândurile aeromodeliștilor, dați-mi voie să mă uit la ei — ca la puștiul cela de acum câteva zile — cu admirație.

Ei sunt sburătorii de mâine.

Așii, pentru isprăvile cărora va fremăta țara!

Z. FELEA

Între pământ și văzduh. In clipa următoare planorul va sbura singur



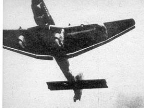
...RUCTORILOR... MICI!



Aeromodelul este aproape gata. Prin scheletul lui se poate vedea motorul. Suntem în fața unui motor veritabil

Iată cum arată un planor, înainte de a fi împânzit. Mâine va purta el pe cei care îl poartă acum









PE aerodrom alarma ţine cela 10 jumătate dimineaţa. Echipagiile aşteaptă de o oră în avioane. Oamenii sunt nervoşi. Se plictisesc la teren.

— Nu mai vine, domnule, decolarea ?...

Soarele de Duminică pare în aşteptare şi el.

Trebuie să fie în ziua aceasta o masă excepţională. Dar, bunătăţile nu se arată în perspectiva timpului şi spaţiului. Când nu mai rămâne nici o nădejde, vine şi masa personalului navigant. Vestea face circuitul escadrilelor: trei feluri de mâncare. Pentru unii e un semn de zi mare, aşa cum în antichitate sacerdoţii ghiceau viitorul după măruntaiele animalelor sacrificate. E însă ora 13 jumătate. Abia a apucat să se înfrupte cu poftă numai o escadrilă cap de formaţie şi ordinul de decolare a sosit şi el. Nu-i nimic altceva de făcut. Datoria înainte de orice.

Maşinile sburătoare îşi încep manevrele de decolare şi se înalţă rând pe rând, luându-şi matematic locul în formaţie. Azi şi-au luat sborul 34 echipagii. Sunt norii grei ai unui apropiat potop de foc.



E ora 14, Duminică, 19 Septembrie 1943.

Obiectiv interesant: îngrămădiri de tancuri şi trupe roşii, pe un front de doi kilometri, la Nowo-Mihailowski, în faţa capului de pod Kuban.

Aviatorii români de Stukas sunt sus, departe, aleargă mereu însetaţi de glorie. Repede fug înapoi: istmurile dintre Marea Neagră şi Marea Azov, Gostagaiewskaia şi, obiectivul se apropie tot mai mult. Se vede.

Cu entuziastă camaraderie, aviatorii slovaci de vânătoare însoţesc ca îngerii păzitori aripile româneşti şi se simte prin aer grija lor, risipită ca într'un sbor de-licat de rândunică în jurul unui cuib sau peste primul avânt al puilor abia înaripaţi. Temeritatea românească îi antrenează, îi bucură şi sunt deopotrivă, sub culori diferite, fraţi ai văzduhului eroic.

MISIUNE DE ZILE MARI

Antiaeriana inamică face aviatorilor noştri parada obişnuită. Câteva salve de proiectile se sparg în stânga formaţiei şi în faţa patrulei a treia. Moartea spumegă neputincioasă în jurul avioanelor noastre şi norii uşori ai balonaşelor de fum alb rămân în urmă. Telegrafistul capului de formaţie îşi anunţă pilotul din nou:

— A. c. a la stânga.

Incercaţii noştri sburători nu se sinchisesc. Ceva mai mult, în ziua aceasta ţi se pare, că antiaeriana inamică e mai puţin intensă decât altădată.

— Sunt toţi? — îşi întreabă capul de formaţie, mitraliorul, micul însoţitor al pilotului, unul şi acelaşi cu telegrafistul, care semnalează tragerile antiaeriene inamice.

Da... toţi...

Dintr'o aruncătură de ochi se identifică obiectivul în prealabil studiat la baza de plecare. Cu câteva mişcări repezi, precise, se pregătesc elementele. Se văd ca nişte discuri roşii tragerile artileriei sovietice. Admirabilă sosire, aşa dar, chiar în momentul pregătirii atacului terestru de către adversar, împotriva liniilor noastre de apărare. Imaginile se succed vertiginos, luminate de bucuria celei mai bune intervenţii în picaj. Tragerile

50 (23) (611)

...IS ROMÂNESC

de artilerie se sting la apariţia neaşteptată a aviaţiei noastre. Toate acestea se petrec în câteva clipe.

Se pică pe obiectiv, care dintr'o simplă miniatură devine clar, cât ai clipi din ochi: Dela înălţimea de bombardament ordonată, avionul pică săgeată cu câteva sute de kilometri pe oră, până aproape de pământ. Se apasă în acest moment pe declanşator, încărcătura de bombe cade pe obiectiv şi maşina sburătoare svâcneşte uşurată. Se redresează îndată în clipa următoare la orizontală, după ce făcuse un picaj la verticală acum din cauza vântului nefavorabil. Ţinta a fost lovită în plin. Urmând capul de formaţie la mică distanţă şi celelalte avioane Stukas, se proectează în aer o scară de planuri în picaj, fiecare patrulă depăşind-o pe cea din faţă. Se succed astfel din secundă în secundă, 34 de avioane, care străbat barajul antiaerian inamic desconsiderându-l, toţi piloţii având numai grija să-şi lase încărcătura cu precizie şi maximum de efect. In această prăvălire bine dirijată, acum fiecare pilot şi fiecare mitralior observă, cum picajul s'a executat chiar în momentul pornirii la atac a infanteriei sovietice. Pe creasta de deal din faţa satului Nowo-Mihailowski şi jur împrejur, pe un front de doi kilometri, toată îngrămădirea de oameni şi tancuri inamice, totul s'a transformat în câteva minute, într'o singură sdrobitură învăluită de coloane înalte de fum gros, ca o jertfă uriaşe adusă cerului, în urlet infernal de motoare şi explozii.

In timp ce unul după altul avioanele se redresează din picaj prin scurte evoluţii, se observă efectele bombelor lansate şi se evită barajul antiaerian inamic, răbufnit şi mai furios prin bezna pârjolului de pe pământ. Dar balonaşele exploziilor de proectile antiaeriene par acum doar nişte misive de felicitare în văzduh, pentru satisfacţia sburătorilor noştri.

In formaţie strânsă sub protecţia avioanelor slovace de vânătoare întreaga formaţie română de Stukas, intactă îşi ia direcţia înapoi spre baza de plecare.

SUCCES PESTE AŞTEPTĂRI

In această zi de Duminică, victoria aripilor româneşti a fost extraordinară. Intr'adevăr, locotenentul Andrei, capul de formaţie, priveşte senin prin parbrizul aparatului său, odată în stânga şi apoi în dreapta, mângâindu-şi satisfăcut mustaţa. E semnul cel mai elocvent, că s'a făcut treabă bună. — Aripă lângă aripă, patrulele privind din sbor bucuria aceasta mută. Piloţii se privesc mulţumiţi, îşi fac semnul unei strângeri de mână sau îşi sărută buricele degetelor, ca o promisiune pentru apropiata îmbrăţişare la aterizare.

Telegrafistul capului de formaţie anunţă scurt la bază:

— Toţi... Totul bine... Ta. Ti. Ta...

Pâlcul maşinilor sburătoare în drum spre aerodromul propriu, coboară, tot mai jos, reperele fug odată cu terenul tot mai grăbit şi aviatorii români îşi trăesc satisfacţia succesului misiunii, în beţia aceasta a vitezei.

Comandantul Grupului Stukas român a şi primit însă rezultatul misiunii.—Telefoanele sbârnăe înainte de sosirea escadrilelor noastre:

— Wir gratulieren!...

— Apreciem la 1500-2000 de morţi, pierderile inamicului din faţa liniei noastre...

— Atacul sovietic a încremenit în momentul debuşerii, chiar pe creasta de deal din faţa satului Nowo-Mihailowski...

— Majoritatea tankurilor sovietice din faţa liniei noastre distruse...

— Felicitări... Mulţumiri... Ne-aţi dăruit linişte pentru câteva zile...

Băeţii întorşi din misiune se grăbesc şi ei să dea amănunte, îndată ce au atins din nou solul.

Toată lumea e lămurită. Aceşti îndrăzneţi şi mult încercaţi luptători români ai aerului, încă odată ajung la concluzia, verificată la teren.

— Dacă ruşii au succese ca astăzi pe tot frontul, ne-am lămurit asupra victoriilor trâmbiţate de ei în ultimul timp...

Pe frontul dela Răsărit se confirmă în fiecare zi mai mult, că eroicul Grup de „Stukas" român îşi continuă glorioasa lui activitate.

Lt. rez. TIPĂRESCU P.
reporter de războiu



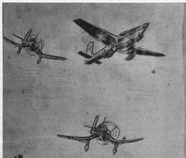


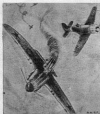
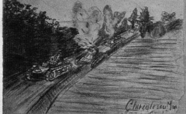
Pentru tineret

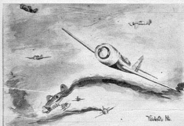


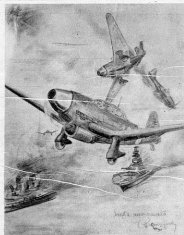










1. Stukas românesc în atac de Matty Aslan, student, București
2. Doborît, de Cercel Nicolae, liceul Meșotă, Brașov
3. Victorie, de Teodorescu I. Mihail, practicant B. C. R.
4. Luptă aeriană, de Dona Victor, cl. II. Sc. Sf. Andrei, București
5. Intre vânători... de Matty Aslan, student, București
6. Atac la sol, de Chirculescu Ion, cl. III-a liceul com. Petru Rareș
7. Bombardier spre inamic, de Matty Aslan, student, București
8. Pe cerul Rusiei, de Vlădescu Nic., Lic. Mil. Predeal
9. Luptă aeronavală, de C. Frumuzache, cl. VI-a liceu

Un atelier de ...raţiunilor ...ia de ...

...rellier

DESIGUR că fiecare dintre ostaşii cari compun formaţiunile de specialişti, tehnicieni şi meseriaşi, afectaţi armatei de operaţiuni, merită o menţiune elogioasă. In peregrinările mele de-alungul şi de-a-latul liniilor de bătălie, m'am oprit — întâmplător — la un atelier mobil de antiaeriană, pe care l-am descoperit undeva, în plină activitate, cu maeştrii, lucrătorii şi servanţii săi, lucrând în diversele secţiuni de specialitate. Un amănunt ce caracterizează surprinzătoarea uşurinţă cu care Românul îşi asimilează rolul de tehnician, e faptul că tânărul sublocotenent care-l comandă, departe de a fi un inginer, faţă de cuprinsul misiunii şi răspunderile cu cari a fost încărcat este licenţiat în Drept şi funcţionar la Ministerul Finanţelor! Aceasta nu l-a împiedicat însă de a primi, cu încredere în propriile-i însuşiri, misiunea ce i s'a încredinţat, ridicând, în cei peste doi ani şi jumătate de timp de când comandă această mică unitate, cu rosturi atât de mari, în stima şi preţuirea tuturor celor ce vin în contact cu ea.

Atelierul cuprinde următoarele secţiuni: strungărie, montaj, alesaj, fierărie, electricitate, sudură electrică şi autogenă, tâmplărie, vopsitorie şi tapiţerie. Montat pe autocamioane „Henschel" şi „Blitz", atelierul este o uzină ambulantă completă, în stare să execute — chiar în linia de foc — cele mai dificile reparaţiuni ce se ivesc în diversitatea şi în multitudinea de maşini ale armatei de operaţiuni.

Nu odată această unitate de specialişti şi de meseriaşi a lucrat în zona de acţiune a cutării unităţi operative, sub urgia de foc şi fier a inamicului, acolo unde fiinţa omenească ajunge elementul cosmic al unei naturi pe punctul de a se prăvăli în neant, cu întreaga ei orânduire. In asemenea condiţiuni sunt obligaţi maeştrii, meseriaşii şi servanţii, prin însuşi rolul lor, să lucreze la recondiţionarea maşinilor şi uneltelor de război scoase din uz şi a căror grabnică punere la punct permite celor din linia de foc atât mobilitatea pe câmpul de luptă cât şi folosirea nestânjenită a armamentului mecanic.

Această bravă unitate, de care eminentul ei şef este atât de mândru, şi-a ales ca emblemă silueta goluşă şi dolofană a celebrului „Gâgă", cel cu „panseurile"... geniale, iar pentru a sublinia culoarea locală, personajul a primit între mâinile încrucişate la spate un ciocan. Asta îl face şi mai hilar!...

Aparent, emblema ar acredita pe seama băieţilor acestora cea mai injustă părere. Or, ei au avut rafinamentul să sublimeze personalitatea





...acă o aruncătură de ochi...


Curățirea armelor

Revizia motorului

hipoteticului ins, proclamându-l într'un fel, patronul nominal al voioșiei lor comune, sursa inepuizabilă a glumelor lor, a farselor ce și le fac reciproc și cari sunt de o factură cu totul subtilă. Căci războiul deși e o școală aspră, crâncenă chiar, nu a întunecat oazele însorite din sufletele acestor meseriași și soldați bravi, pe pieptul cărora înalții șefi, cari i-au încercat și i-au văzut la datorie, au aninat distincțiuni dintre cele mai de seamă, semne de bine meritată cinstire.

Cap. T.R. ALECU M. DUMITRU
Reporter S. M. P


Muncă încordată

Controlul avionului

Sbor pentru prima oară!...



avion sanitar
...ront (S.M.P.)

de EUGENIU V. HARALAMBIE

NU ştiu cât este ceasul.

Nici nu bănui.

Exploziile se ţin lanţ una după alta. Ai impresia unui infern. Faţa — atât cât îmi este nebandajată — parcă ar lua foc. Mi s'a spus că suntem într'o groapă, într'un adăpost. Nu mă pot mişca. Dealtfel piciorul drept este acela care mă doare mai mult. Am în el — înfipte în os — două cartuşe.

Incerc o convorbire cu un băiat de alături şi nu pot. Ar trebui să ţip. Nu sunt auzit şi eu însumi nu aud decât detunăturile care, se pare că vor duce la sfârşitul lumii. Pământul — sfântul pământ care mă învelea până ieri în tranşeele lui — vibrează întocmai ca o oarecare coardă şi aci se pare atât de străin... Ii morfolesc ţărâna cu degetele dela mâna dreaptă care mi-au rămas întregi.

Imi vine în minte — o clipă — ideia că aşa mor oamenii. Dar eu nu sunt grav. Eu nu mor. Nu trebue să mor. Sunt viu. Sunt plin de viaţă. Da! Nu văd, nu pot umbla, mâna stângă se pare că-mi este ruptă, dar asta nu interesează; simt că pulsează viaţa în mine, că trăiesc... Că va trebui să trăesc.

Strâng mai departe pământul în mână. Pământul!... Viaţa mea!...

Vezi, totdeauna m'am gândit că-i minunat să lupţi pe el. Ai ori când speranţa că dacă — Doamne fereşte! — eşti rănit, ori mori, vei fi tras de camarazii tăi înapoi, nu vei fi lăsat acolo să te înnegreşti de vreme şi căldură...

Şi aşa a fost. Imi amintesc perfect cum am fost împuşcat la contraatacul acela sângeros, dar eficace şi cum, după aceia, m'a îngropat explozia brandului.

Nu mai văd nimic. Nu văd, dar trăesc culorile! Rozul acela de foc, ultima culoare pe care am văzut-o. Trebue că mi-a rămas lipită de creer. Sunt bandajat — nu văd nimic — dar totul, absolut totul este sufocant de roşu.

— Răniţii vor fi transportaţi imediat cu Junkersul!

Deabia acum când aud glasul celui pe care-l cunosc atât de bine, îmi reamintesc că suntem la marginea aeroportului alături de una din uzinele acelea de beton armat făcute de ruşi pentru avioane.

Şi eu sunt rănit. Şi eu voi fi transportat. Şi eu voi pleca!..

Junkersul duduie din toate motoarele. Il simt cum zâmbeşte cerului! Il văd chiar.

Da! Nu l-am văzut eu în fiecare



dimineaţă? Nu mi-am suit eu trei camarazi în burduhănoasa-i, dar primitoarea-i burtă?

Incet! Fiţi atenţi cum îl aşezaţi! Este vorba de mine. Dar şi mie doctorul — băiatul acela tânăr cu ochii verzi, cu mâini lungi, aristocratic de lungi — îmi spunea la fel. Dacă n'aşi fi bandajat l-aşi vedea cum se pleacă deasupra mea, cum îmi zâmbeşte.

Dar eu ştiu toate astea.

— Lada!

Atât este tot ce cer. Tot ce-am luat cu mine. Intr'o fostă ladă de muniţii — în zincul căreia ne spălam — ordonanţa mi-a pus câteva lucruri şi două plăci de patefon. Sunt cântecele care-mi plăceau atât. Imi aranjează lada lângă mine. O pipăi cu mâna.

Incă unul, încă. Suntem opt răniţi. O clipă!... Gata!... Am simţit doar o uşoară sguduitură. Am pornit. Avionul fuge peste câmpul de gropi individuale şi cratere de explozii pe cât posibil evitându-le. Totuşi, ne sgudue. Mă doare piciorul. Se freacă între ele cele două fărâme de os?

Nu ştiu! Dar trebue că-i doare şi pe ceilalţi. Aud gemete surde. Nimeni nu se vaită în gura mare...

Acum, acum... sburăm. Este prea lin să mai fim pe pământ.

Şi-i atât de bine!... De odihnitor...

Prima oară când mi-e somn. Un somn fantastic. Parcă s'au adunat în clipa aceasta toate neodihnele, toate oboselile...

S'aude regulat — monoton — sgomotul motoarelor... Cântecul aviatorilor...

— Ei, vă simţiţi mai bine?

Ne întreabă doctorul. Şi pentru că el este singurul valid, se uită pe fereastră şi ne spune:

— Uite, suntem la două sute de metri de pământ. Ruşii încă n'au străpuns la kolhoz! Pe aeroport se instalează brandurile, ba chiar şi artileria de câmp. Se vede şi Wolga...

Avem cu noi şi un vânător. Mai ştii!... S'ar putea lua un rus după noi, cu toate crucile roşii pictate pe avion.

Sburăm! Sbor pentru prima oară!...

Ce rău îmi pare că nu văd nimic!...

Că nu văd cerul, norii, pământul sub mine...

In avionul acesta mare cât o casă nu simţi nimic. Nici o sguduitură şi un prieten îmi vorbea de goluri de aer! Nimic...

Fantastic, ce a ajuns şi aviaţia!

Perfecţia aceasta. Aşi putea spune că sunt într'un oarecare tren. Ba nu! Ori cât de bune ar fi aceste amortizoare acolo, tot simţi şinele, sfârşitul unora, începutul altora.

Aci este bine. Nespus de bine. Şi atât de lin, odihnitor.

Am impresia că stăm locului. Nu! — Pun mâna validă pe rama



Avion greu de tra... răniţii uşor (S.

unei ferestre. Simt curentul făcut de viteză!...

Am obosit!...

. . . .

După două ore de sbor am fost trezit uşor. Ajunsesem la Remontnaje!

Il ştiu — satul acela dimprejurul gării şi magaziilor, la margine de stepă, de unde începe vastitatea Kalmuciei...

Tot satu-i spital.

Fiecare îşi aşteaptă rândul să fie transportat.

Rostow, Stalino, Dniepropetrowsk, Zaporoje.

Câte halte nu-mi stau înainte!

Halte spre lumină, spre soare, spre cerul prin care parcă acum câteva minute am sburat...

Imi vine rândul să fiu coborît. Chem pilotul motorului din mijloc şi-i mulţumesc.

Fraţii noştri, aviatorii, nu m'au lăsat...

Aviatorii!...

Fragment din „Popas la Ambulanţa Aeronautică Nr. 1

EUGENIU V. HARALAMBIE



Interiorul unui avion pentru transportat răniţii (S. M. P.)

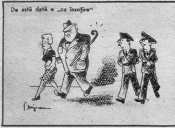
Chestii aviatoricești

Intrebare ne la locul ei:
— Știi să înnoți?





In timpul „misiunii" fiți atenți la „operațiile... de ascultare"



De astă dată e „cu însoțire"



Antiaeriana în acțiune...



Se face „plinul"



Șeful echipajului: — Stai, camarade, nu sări că motorul a... glumit



O ZI BLANDĂ DE TOAMNĂ LA O UNIT
DE BOMBARDAMENT, PE FRONT. IN CUR
PASĂREA VA SBURA SPRE INAMIC...
(S. M